

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МН ВКП(б)

№ 279 (6885) 9 октября 1936 г., пятница ЦЕНА 10 КОП.

Вести металлургов к победе

С огромным вниманием следит советская страна за ходом социалистического соревнования металлургов на выпуске 60 тысяч тонн стали и 45 тысяч тонн проката в сутки. Вся страна ждет успеха переделу металлургов — этой могущественной основы всего народного хозяйства. Соревнование поможет не только победно закончить нынешний стахановский год, но и, что чрезвычайно важно, по-настоящему подготовиться к новому подвигу в будущем 1937 году.

Уже первые дни соревнования вызвали исключительный подъем среди стахановцев металлургов. Буквально нет того дня, чтобы лучшие рабочие, лучшие бригады и смены не ставили выдающихся рекордов. На предприятиях «Спецстали», на Кузнецком заводе им. Сталина, Магнитском им. Кирова, Мариупольском им. Ильича, Днепродзержинском им. Коминтерна сталевары все чаще снимают с квадратного метра под мартеновских печей по 10—12 тонн стали. Уже не единично, а десятками и сотнями рабочих переживают новые технические рекорды стахановских сталей. Многие рекорды прошлого года, поражавшие страну, теперь перебиты, стахановцы — сталинские ученики — совершают подлинную техническую революцию в нашей промышленности.

Первые успехи социалистического соревнования сказались 4 октября, когда советская металлургия дала необычайно высокую сталь — свыше 50 тысяч тонн.

Но 50 тысяч тонн стали было получено пока только 4 октября. На следующий день выплавка выше этой цифры не получилась, а даже снизилась. Только три завода — Магнитский им. Кирова, Мариупольский им. Сталина и Днепродзержинский им. Коминтерна — 5 октября выкупили три тысячи тонн стали. Гиганты металлургии — индустриальные предприятия — пока еще не выполнили своих обязательств, и выплавка стали растет медленнее, чем этого хотелось бы и чем это возможно. Недостаточный уровень производства стали и проката показывает слабость массовой работы на предприятиях.

Договор соревнования металлургов был подписан не только директорами заводов — хозяйственниками, но и руководителями партийных и профсоюзных организаций. Уже одно это выдвигает на первый план огромные обязательства в борьбе за 60 тысяч тонн стали. Однако хит соревнования показывает, что партийные и профсоюзные организации пока еще делают очень мало.

Важное соревнование может развиваться успешно только при трех условиях: во-первых, если каждый работник — большой или малый — знает свои конкретные обязательства, во-вторых, если есть ясность в соревнованиях, позволяющая сравнивать результаты работы его участника, и, в-третьих, если объединяется стахановский принцип социалистического соревнования — товарищеская помощь оставшимся в отставке обещанию — обязательство каждой партийной и профсоюзной организации не только завода, но и цеха, смены, бригады.

Несмотря на то, что договор соревнования был опубликован еще 10 сентября и вступил в силу девять дней назад, многие рабочие до сих пор не знают, каковы их конкретные обязательства в соревновании. Например, на Ворошиловском заводе им. Ворошилова при проверке не смогли назвать задания своих агрегатов мастера цеха № 4 Фомин, валяльщики стали «300» Просвян и Боканов, возмороженники Ионовский, гроновер Кудачев и многие другие рабочие. Эти люди отнюдь не страдают слабой памятью. Все дело в том, что руководители заводских организаций, подполковники соревнований, не сумели вместе с рабочими уточнить его для каждой смены, каждого цеха, каждого участка.

Не осуществляется и другой принцип соревнования — ясность. Но совершенно непонятны причины записки газеты, которые ранее ежедневно публиковали сводки о работе цехов, теперь эти сводки публикуют нерегулярно.

Газета завода им. Дзержинского «Знамя Дзержинского» по мере соревнования прошлых лет умела делать ясные сравнения результатов работы доменщиков, сталевальщиков, прокатчиков, а теперь она даже сумела справиться с работой бригад только в те дни, когда на заводе проходил стахановский пятидневный или декадный конкурс. И «Знамя Дзержинского», и газета Орджоникидзевского завода «За металл», и газета Ворошиловского завода «Ворошиловец» не выполняют элементарных обязанностей перед своими читателями, если они не сообщают регулярно, как работает их завод.

Стахановцев на металлургических заводах сейчас много, но их еще меньше. Нельзя забывать, что почти пятая часть металлургов не выполняет еще новых норм выработки. Отстающие рабочие в претензии к своим руководителям, которые не обучают их и не создают необходимых условий для высокопроизводительной работы. Многие цеховые и заводские профсоюзные комитеты уделяют трескучим парадом по поводу уже достигнутых стахановских рекордов, чем вооружению отстающих опытом переделки. Нам сообщают об изобретении скотча стахановской работы, проведенном прокатчиками Магнитского завода. Там стахановцы-валяльщики Пеневы приваляли прокатчиков с других заводов и нагнали показав им свои достижения. Его стиль и его методы приваляли глубокое впечатление на соревнующихся у стахановцев, которые получили предметный урок стахановской работы. Интересная форма обмена опытом применяется на московском заводе «Серп и молот». Заводская газета «Мартеновец» опубликовала материалы о методах работы лучших сталеваров и прокатчиков Сталинграда, Днепродзержинска, Сталина, Магнитки, и этот опыт воспринимали металлурги-москвичи. Это — прекрасные начинания! Но, к сожалению, их очень мало. Партийные и профсоюзные организации в большинстве своем не проявили еще достаточной инициативы в организации соревнования.

В борьбе за 60 тысяч тонн стали переделщиками, естественно, должны быть коммунисты. Своим личным примером коммунист ведет за собой беспартийных рабочих. Своей стахановской работой он увлекает отстающих. Нынешнее соревнование есть проверка авангардной роли коммунистов в деле каждого коммуниста. К сожалению, эти истины забывают руководители некоторых партийных организаций, которые не помогают расти коммунистам как производственным кадрам под влиянием того, что производственно-идеологической работой. Но ведь массово-воспитательная, идеологическая работа — если ее ведут — должна поощрять авангардную роль коммуниста на производственном посту. Какое же объяснение может принудить секретаря паркома завода им. Ворошилова тов. Дроздина, если в цеховом цехе из 80 коммунистов только трое выполняют свои обязательства в соревновании? Чем, как не свидетельством слабости партийной работы, можно объяснить то, что в мартеновском цехе из 78 коммунистов только двое — сталевары Зайцев и Бураев — выполняют новое задание и дают свою долю в 60 тысяч тонн стали? А на других заводах разве уже все коммунисты стали передовиками соревнования?

Довести договор соревнования до каждого рабочего и проверить его выполнение, стахановский опыт переделки дела до стоилов всех рабочих — вот что требуется сейчас от каждого партийного и профсоюзного работника на одной только черной металлургии. Ведь в социалистическом соревновании в последние дни вступили и работники машиностроения, и цветной металлургии, которые также стремятся встретить Союз Советов новыми производственными победками. Успех этого соревнования — дело чести всех партийных и профсоюзных организаций, дело чести партийных и непартийных большевиков социалистической индустрии.

В последний час

ПОВЕСТКА ДНЯ ЗАСЕДАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО КОМИТЕТА ПО ВОПРОСАМ НЕВМЕШАТЕЛЬСТВА

ЛОНДОН, 8 октября. (ТАСС). Агентство Рейтер передает, что повестка дня предстоящего завтра заседания Международного комитета по вопросам невмешательства в дела Испании следующая:

- 1) Жалобы, в которых указывается на нарушение соглашения о невмешательстве, полученные от испанского правительства.
- 2) Жалобы СССР, в которых указывается на нарушение соглашения о невмешательстве Португалией.
- 3) Инициативы советского правительства в вопросе о невмешательстве.
- 4) Режим в отношении военных материалов, предназначенных для Испании и составляющих часть груза парохода, задержанного в порту страны, участвующей в соглашении о невмешательстве (этот пункт внесен по просьбе Чехословакии).

ФРАНЦУЗСКИЙ ПОСОЛ У ЛОРДА ПЛИМУТА

ЛОНДОН, 8 октября. (ТАСС). По сообщению агентства Рейтер, французский посол в Лондоне сегодня посетил председателя международного комитета по вопросам невмешательства в дела Испании лорда Плимута.

МИТИНГ ФРАНЦУЗСКОГО КОМСОМОЛА В ПАРИЖЕ

ПАРИЖ, 8 октября. (ТАСС). В Париже состоялся митинг французского комсомола. На митинге выступил с докладом об испанских событиях вернувшийся из Испании генеральный секретарь КИМ Раймон Гийо. В своем докладе Гийо отдал героям испанской коммунистической и социалистической молодежи и указал на необходимость для французской молодежи объяснить свои цели.

Раймон Гийо обратился к социалистической молодежи с призывом присоединиться к предложению объединенной Всесоюзной конференции труда, а также к предложению коммунистической и республиканской молодежи о том, чтобы принять французское правительство требовать от пересмотреть политику невмешательства в испанские дела.

Выступивший после Гийо Жак Дюкло указал на необходимость прекращения блокады Испании.

Вместе с тем Жак Дюкло подчеркнул необходимость французской администрации прекратить демонстраций народного фронта паразитов с демонстрациями фашистов.

ОТКЛИКИ НА ЗАЯВЛЕНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ СССР ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИТЕТА ПО ВОПРОСАМ НЕВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЛА ИСПАНИИ

В Англии

(ПО ТЕЛЕГРАФУ ОТ ЛОНДОНСКОГО КОРРЕСПОНДЕНТА «ПРАВДЫ»)

ЛОНДОН, 8 октября. Заявление, врученное вчера от имени правительства СССР тов. Баскову, поверенному в делах СССР в Лондоне, председателю Международного комитета по вопросам невмешательства о невмешательстве в испанские дела лорду Плимуту, вызвало здесь очень большое впечатление. Заявление напечатано во всех газетах на самом видном месте.

Во многих газетах заявление правительства СССР публикуется с одобрительными заголовками и сопровождается такими же комментариями.

Газеты, комментирующие заявление советского правительства, указывают, что СССР сказал свое веское слово в защиту права и демократии. Теперь очередь за другими правительствами, прежде всего за правительством Великобритании, сказать, какова их политика. «Ньюс кроуник» пишет, что

«справное и ясное заявление, сделанное вчера советским правительством... открывает новую главу в вопросе об отношении держав к испанским событиям».

«Несомненно», — продолжает газета, — создавшееся положение серьезно, несомненно, что ответственность падает на фашистские государства. С самого начала было ясно, что испанские дела были фарсом, трагическим фарсом, исполненным опасностями и позором для демократических государств. Выступление СССР означает конец фарсу.

Печально, но внимание это вынужденное, принятие во внимание доказательств, представленных испанскими правительством в Женеве, а также доказательства, представленные испанскими делегатами на антверпенской конференции лейбористов... совершенно невозможно, чтобы британское правительство могло игнорировать новую обстановку, которая сложилась сейчас.

Оно не может попрежнему прятаться за картонный фасад соглашения, потерявшего свой смысл. Германия и Италия уже имеют время набегнуть последствием их собственного переломки при условии немедленного и полного прекращения или помощи митингам, но не британское правительство, не какое-либо другое, если они уважают честь, международную благословительную и будущее демократии, не могут себе позволить терпеть дальше лукавство Рима и Берлина.

Невмешательство никогда не имело большого смысла. Сейчас оно лишено всякого смысла. Закононое правительство Испании должно иметь возможность получать оружие и помощь из-за границы так же свободно, как их противники, зачинщики мятежа, получают открыто и свободно с самого начала.

«Дейли геральд» в переходной, посвященной заявлению поверенного в делах СССР в Лондоне, пишет:

«Политика невмешательства была возможна только при том условии, что соглашение будет добросовестно соблюдаться всеми государствами. Советское правительство определенно заявляет, что если открытые и общепризнанные нарушения соглашения Германии, Италии и Португалии не будут прекращены, СССР будет считать себя свободным от обязательств этого соглашения».

В Швеции

СТОКГОЛЬМ, 8 октября. (ТАСС). Шведская печать уделяет большое внимание заявлению представителя СССР тов. Баскову председателю Международного комитета по вопросам невмешательства в дела Испании. Газета «Сопингсвен» помещает это сообщение под заголовком: «СССР действует в открытую. Комитет предложены факты».

Газета «Свенска дагблатет» указывает, что мощное общественное мнение Франции, Англии и других стран требует активной поддержки правительства Испанской республики против фашистов, поддерживаемых правительствами Германии и Италии.

В Чехословакии

ПРАГА, 8 октября. (ТАСС). Все чехословацкие газеты печатают на видном месте и придают большое значение сообщению о заявлении представителя СССР тов. Баскову председателю Международного комитета по вопросам невмешательства в дела Испании.

Газеты указывают, что заявление представителя СССР означает решительный поворот в вопросе о невмешательстве в события, происходящие в Испании.

Сообщение агентства Рейтер

ЛОНДОН, 8 октября. (ТАСС). Как сообщает агентство Рейтер, в Лондоне подтверждено получение заявления представителя СССР тов. Баскову председателю Международного комитета по вопросам невмешательства в дела Испании.

Советское заявление будет принято со смирением и уважением, и что в Испании, в частности, в делах СССР в Лондоне, председателю Международного комитета по вопросам невмешательства о невмешательстве в испанские дела лорду Плимуту, вызвало здесь очень большое впечатление. Заявление напечатано во всех газетах на самом видном месте.

Советское правительство по существу требует от Берлина, Рима и Антверпена быстрого и искреннего решения. Они могут решить поддерживать соглашение или положить ему конец, но они не могут больше нарушать его в то время, как другие его соблюдают. Долг британского правительства заключается в том, что оно должно поддержать шаг Советского Союза и присоединиться к предупредительным советам правительства свое собственное категорическое предупреждение о том, что Великобритания не может дальше соблюдать договор, который другие цинично и умеренно нарушают. К сожалению, мы сомневаемся в том, желает ли нынешнее британское правительство сделать такой шаг и имеет ли оно смелость для этого.

Выступление советского правительства оказало большое влияние на работу масу лейбористов. Из Эдинбурга срочно выехали в Лондон Эдди и его заместитель Артур Гринвуд с целью посетить Невилла Чемберлена и премьер-министра Бодуэна.

Делегация лейбористов в составе Эдди и Гринвуда была сегодня утром принята Невиллом Чемберленом.

Лейбористская делегация передала Невиллу Чемберлену новые доказательства нарушения соглашения о невмешательстве, представленные испанскими делегатами на антверпенской конференции. (Доказательств о нарушении соглашения о невмешательстве в испанские дела лейбористы также заявили Чемберлену, что дальнейшая поддержка лейбористами политики невмешательства обусловлена тем, будет ли это соглашение соблюдаться всеми странами.)

После окончания беседы было выдано следующее официальное сообщение:

«Мистер Эдди и мистер Артур Гринвуд явились сегодня утром к канцлеру казначейства, чтобы обсудить с ним положение в связи с предполагаемыми нарушениями международного соглашения о невмешательстве в испанские дела».

И. Ерухимович.

В Швейцарии

ЖЕНЕВА, 8 октября. (ТАСС). В Женеве сообщается о заявлении представителя СССР в Международном комитете по вопросам невмешательства в дела Испании тов. Баскову председателю Международного комитета по вопросам невмешательства в дела Испании. Газета «Сопингсвен» помещает это сообщение под заголовком: «СССР действует в открытую. Комитет предложены факты».

Газета «Свенска дагблатет» указывает, что мощное общественное мнение Франции, Англии и других стран требует активной поддержки правительства Испанской республики против фашистов, поддерживаемых правительствами Германии и Италии.

В США

НЬЮ-ЙОРК, 8 октября. (Соб. корр. «Правды»). Заявление поверенного в делах СССР в Лондоне, врученное председателю Международного комитета по вопросам невмешательства в испанские дела, вызвало здесь очень большое впечатление в США.

Текст советского заявления напечатан дословно большинством газет.

По поводу нарушения соглашения о невмешательстве в испанские дела. Эта проблема была принята всеми членами Международного комитета. Она предусматривает, что правительство, получающее такую информацию, должно представить ее в Международный комитет. После этого информация будет передана правительству, против которого выдвинуто обвинение во вмешательстве в дела Испании.



Бригадир колхоза им. Дзержинского, Калужского района, Московской области, Клавдия Епихина, добившаяся рекордного урожая картофеля — 810 центнеров с гектара.

БРИГАДИР КОЛХОЗА им. ДЗЕРЖИНСКОГО КЛАВДИЯ ЕПИХИНА — ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ

Дорогой наш товарищ Сталин, наш друг, наш отец!

Спешу поделиться с Вами своей большой радостью. Я — комсомолка, бригадир колхоза им. Дзержинского, в числе 18 бригадиров-патриотиков Калужского района, дала слово руководителю московских большевиков Никите Сергеевичу Хрущеву получить 500 центнеров картофеля с гектара.

И вот я счастлива сообщить Вам, дорогой Носиф Виссарионович, что свое слово сдержала и обязательство переименовала: на моем участке на каждом гектаре я убрала 718 центнеров картофеля, а на рекордном участке я убрала картофеля 810 центнеров с гектара.

В день, когда моя бригада приступила к копке картофеля на рекордном участке, к нам на поле приехали 30 колхозников и колхозниц из других колхозов и заводской бригады агроинженеры Калужского института тов. Тамань. Все они убедились, что мы действительно с гектара убрали 810 центнеров картофеля.

Трудная это была задача. Ведь в прошлом году наш колхоз собрал только 73 центнера картофеля с гектара. Калужская земля испокон века считалась неплодородной. А тут еще год выдался засушливый. Много было трудностей, много было волнений и забот, но мы на славу поработали, преодолели эти трудности и получили небывалый урожай!

К этому высокому урожаю наша бригада начала готовиться с июля. Начала я с колхозниц своей бригады, рассказала им про Марию Демченко, про великое стахановское движение. Вместе с колхозницами изучала агротехнику.

В Новоузенске на с/эз прибыл лучший люди района. Среди них — 8 орденосцев, много стахановцев. В составе делегатов — бригадир, комбайнер, трактористы и животноводы.

Вчера на с/эзе демонстрировались успехи района в развитии животноводства. В прошлом году район имел 19 колхозных животноводческих ферм, сейчас — 65. На с/эзе делегаты с гордостью рассказывали о новых школах, детских садах, медпунктах, клубах. Делегаты села Красное-Устье рапортовали об успешном расширении орошаемых участков и устройстве ирригационной системы.

На с/эзе отмечается, как одно из главных достижений, быстрый рост новых технических кадров — замечательных людей сталинской эпохи. С/эз еще раз глубоко обсуждал проект сталинской Конституции и наметил дальнейшие пути роста своего района.

СВЕРДЛОВСЬК, 8 октября. (ТАСС). Вчера в Свердловском и Черномозском районах открылись первые в области районные с/эды советов.

В работе своей мы выполняли все задания агрономов, хорошо ухаживали и обрабатывали землю, обеспечивали сортовые семенами «Лорх», перед посадкой их агрономы раздали.

Но самая трудная работа была, когда началась засуха. Днем и ночью колхозники поливали картофель, любовно ухаживали за каждым кустом.

Дорогой Носиф Виссарионович! Я выросла в бедной крестьянской семье, у отца было девятнадцать детей. Мне, как самой старшей, с малых лет пришлось испытать всякую работу и по дому, и в поле, а сейчас в колхозе труд — большая радость. И все колхозники в моей бригаде между собой говорят: много работы было на рекордном участке, но зато теперь на сердце радость.

И не только у меня такой урожай картофеля. Бригадир колхоза Калужского района: тт. Ивченко, Папкина, Костина, старшие Андрипенко и многие другие, получили от 500 до 773 центнеров картофеля с гектара.

Мой рекордный участок — 2 гектара. На будущий год я даю слово получить такой же урожай по всей бригаде на площади в 10 гектаров.

Спасибо Вам, родной, любимый Носиф Виссарионович, за то, что Вы открыли нам, крестьянкам, глаза и привели нас к счастливой, радостной жизни.

Все наши колхозники и особенно колхозники моей бригады шлют Вам свой горячий колхозный привет.

КЛАВДИЯ ЕПИХИНА.

Молод. им. Дзержинского, Калужского района, Московской области.

НА РАЙОННЫХ С'ЕЗДАХ СОВЕТОВ

САРАТОВ, 8 октября. (ТАСС). В Балаковском, Новоузенском и Лысках районах состоялись районные с/эды советов. В ближайшие дни с/эды пройдут во всех районах края.

В Новоузенском на с/эз прибыл лучший люди района. Среди них — 8 орденосцев, много стахановцев. В составе делегатов — бригадир, комбайнер, трактористы и животноводы.

Вчера на с/эзе демонстрировались успехи района в развитии животноводства. В прошлом году район имел 19 колхозных животноводческих ферм, сейчас — 65. На с/эзе делегаты с гордостью рассказывали о новых школах, детских садах, медпунктах, клубах. Делегаты села Красное-Устье рапортовали об успешном расширении орошаемых участков и устройстве ирригационной системы.

На с/эзе отмечается, как одно из главных достижений, быстрый рост новых технических кадров — замечательных людей сталинской эпохи. С/эз еще раз глубоко обсуждал проект сталинской Конституции и наметил дальнейшие пути роста своего района.

СВЕРДЛОВСЬК, 8 октября. (ТАСС). Вчера в Свердловском и Черномозском районах открылись первые в области районные с/эды советов.

С/эды советов выехали в демонстрационные предания трудящихся коммунистической партии и вождю народов товарищу Сталину. Делегаты горячо выразили свою братскую солидарность с героическим народом Испании.

Область отмечает с/эды новыми производственными победами. В Черномозском районе за последние два года посевы пшеницы выросли на 1.000 процентов. В Добринском районе развинулось движение лесорубов-тысячников.

ОРЕНБУРГ, 8 октября. (ТАСС). Сорочинский полком прошел с/эз советов Перовского района. Для приветствия с/эда из колхозов и станиц района на конях и автомашинах приехали свыше 2 тысяч гостей. Казаки — воронежские стрелки продемонстрировали перед делегатами свои достижения в технике верховой езды и гимнастики.

В честь с/эда открылась сельскохозяйственная выставка. Район полностью выполнил план урожая хлеба.

В числе делегатов на областной с/эз советов избран комбайнер-орденовец из Федора Широкова, убравший в этом сезоне свыше 2.600 гектаров.

С/эды советов начались также в Бутурлинском, Мустаевском и Павловском районах Оренбургской области.

(На общесоюзном митинге работников советской торговли)

(На общегородском митинге научных работников КнЕза)

НЕПОКОЛЕБИМА НАША ВЕРА В ПОБЕДУ

— Испанский народ убежден в нашей поддержке,—говорит в своей яркой речи

Ученые Киева приняли обращение ко всем научным работникам Украины, призывая к организации помощи героическому народу. Гром аплодисментов встретил предложение послать письмо другу науки, любимому товарищу Сталину.

С большим воодушевлением посланы приветствие товарищу Сталину и обращение к испанскому народу.

Москва, 7 октября. Собрание учителей, посвященное событиям в Испании. На снимке (слева направо): учительницы Е. И. Козыкина (557-я школа), В. Л. Иванова (60-я школа), Ф. Ф. Геллерштейн (324-я школа) и А. М. Петрамова (128-я школа). Фото М. Калининского

На днях в Мурманске состоялся общеродской митинг солидарности трудящихся с героическим испанским народом.

Бурной, долго не смодкавшей овац
ыло встречено предложение обратиться
нсьмом к великому вождю народов то
ицу Сталину.

Мы, группа художников, работающая над изданием памятки гражданской войны, анонсы «Штута Перекопа» и ряда

Г. К. Савицкий, А. В. Моравов
П. П. Скаля, Б. В. Иогансон
Г. Н. Гарелов, В. П. Ефанов

Н. П. Христенко, В. В. Крайнов,
А. Е. Кулунов, А. А. Пржецлав-
ский, М. М. Соловьев.

ИРКУТСК, 8 октября. (Корр. «Правды») Как только начинается трудовой день, в отделении Госбанка и в почтовых конторах

Работницы Суслова, Маюшевская, Холосиллина пишут: «Пусть наш скромный сбор еще больше воодушевит героических испанских сестер. Мы не оставим их без помощи».

ЧЕРНИГОВ, 8 октября. (Морр. «Правды»). Трудящиеся области с неослабным вниманием и глубоким сочувствием следят

Силами кружков самодеятельного искусства был организован большой концерт

своор с которого—1.109 рублей 50 коп.—
поступил в фонд помощи женщинам и де-
тям Испании.

НА КОНФЕРЕНЦИИ АНГЛИЙСКИХ ЛЕЙБОРИСТОВ

Сегодня в газетах опубликовано сделанное в присутствии консула заявление, которым указывается, что итальянский граф Росси командует войсками на острове Майорка. Французский консул в Алжире, посетив Испанию, установил, что в Севилье 200 итальянских летчиков ожидают прибытия самолетов и что половина эки-

Свою речь Асуа закончил под громкие аплодисменты.

Де Паленсиа в своей речи разоблачал живые сообщения, печатавшиеся в некоторых английских газетах с целью опорочить испанские республиканские войска и милицию.

Факты интервенции доказаны

«Хотелось бы знать, — пишет в заключение газета, — какие предложения делает сейчас международный комитет по вопросам о невмешательстве в дела Испании и английское правительство?»

ЛОНДОН, 7 октября. (ТАСС). «Ньюс-кроникл» посвящает передовую статью

рабских совет объединений социалистической партии принял сегодня утром резолюцию, в которой констатирует, что Германия и Италия оказывают помощь испанским мятежникам. Резолюция требует пересмотра вопроса о невмешательстве в испанские дела.

НОВАЯ ГЕРМАНСКАЯ ЭСКАДРА В ИСПАНСКИХ ВОДАХ

трое, «Аулус» и «Амонрад». Далее сообщается, что крейсер «Кельн» останется у северного побережья Испании, а остальные корабли направятся к южным берегам Испании.

ГИБРАЛТАР — БАЗА

зубцы как база для поставки конвейерных станков и
фашистам военные материалы и провиант.
Восток. Автор указывает, что в
палатах министров в Ахмедиаде и Мос-

лица, бежавшего из Алжеспраса, фашисты в Алжеспрасе заставляют группу в составе 80 пленных строить оружейные площадки и устанавливать орудия на побережье.

А. ЛЕВИН

Девальвация франка и ее последствия

*3) **Дезавальвация**—это такой вид денежной реформы, при которой государство уменьшает законодательным актом золотое содержание своей валюты.

Франция занимала в этой валютной войне с самого начала особую позицию. Суровые капиталисты и раньше играют во Франции особенно значительную роль. Французские капиталы были рассеяны по всему миру. Мировой экономический кризис захватил Францию позднее других стран.

е экспортом стран, где валюта обесценива-
лась. На деле эти мероприятия лишь не-
сколько увеличили возможность француз-
ского экспорта, зато они тяжело отразились

тий народного фронта, получило тяжелое финансовое наследство: огромный бюджетный дефицит, оголенную государственную кассу и большую задолженность по казначейским обязательствам, продолжавшиеся бегство капиталов за границу, сокращавшиеся золотой запас Франции.

три месяца, с мая по сентябрь 1936 г., упал с 58 до 53 миллиардов франков.

Францией о проведении денежной реформы, результатом которой было бы лишь та же обесценение франка, которое уравнивало бы его курс с фактически установившимся курсом доллара и фунта. Они обязались поддержать Францию в проведении девальвации и защите нового курса франка.

На валютном фронте достигнуто перемирие, но было бы ошибкой думать, что оно означает ликвидацию валютной войны валютного хаоса. Валютное соглашение Франции, Англии и США отнюдь не устраняет глубочайших противоречий между

Блома. Генеральный секретарь коммунистической партии тов. Тороз заявил: «Коммунистическая партия относится враждебно к дезавладцам, издержки которой в конечном итоге ложатся на трудящиеся массы. Тем не менее, изложим нашу точку зрения».

данных Франции от последствий девальвации.

Великим Северным морским путем

КАРАВАНЫ СОВЕТСКИХ СУДОВ ЗАКАНЧИВАЮТ ПОЛЯРНЫЕ ПОХОДЫ



Капитан Ю. К. Хабивов

ЛЕДОВЫЕ КАПИТАНЫ

Успех арктической навигации 1936 года был достигнут не только благодаря техническим достижениям Северного морского пути. Огромную роль в этой победе сыграло мастерство и умение ледовых капитанов.

Основную работу по проходу судов через ледовые барьеры Карского моря выполняли ледоколы «Ермак» и «Литке». Ледокол «Ермак» командует один из старейших ледовых капитанов — В. И. Воронин. Имя его прекрасно известно трудящимся Советского Союза. Тов. Воронин награжден орденом Ленина и Красной звезды.

«Литке» командует ученик Воронина — молодой, талантливый капитан орденосец тов. Хабивов.

Проводка судов в восточном секторе Арктики была возложена на ледокол «Красин», которым командует молодой капитан тов. Белозеров. Тов. Белозеров блестяще выполнил задание.

Ледокол «Малыгин», под командованием капитана Корельского, обеспечил успех Карской операции.

Незамысловатую работу проделали пароходы «Игарка» под командой тов. Вакуленко и «Смоленск», управляемый тов. Сидневичем.

Ледокол «Русанов» за короткое полярное лето успел совершить два блестящих рейса из Архангельска на остров Рудольфа — самому северному острову Земли Франца-Иосифа. «Русановом» командует один из старейших капитанов, много лет работающий на севере, — тов. Бурце.

Высокой оценки заслуживают также и остальные капитаны кораблей, участвовавших в арктической навигации этого года. Один из старейших и опытных мореплавателей тов. Бочек (командовавший пароходом «Анадырь»), опытный полярник тов. Мелехов (пароход «Сталинград»), молодые капитаны Бутнер и Фелоров («Ван-Петти» и «Искра»), старый моряк тов. Шенцов (ледокол «Седов»), заслуженный капитан орденосец тов. Марков (ледокол «Сибиряков»), — все они прекрасно справились с порученным им делом.

Проводкой судов с запада на восток лично руководил находящийся на «Литке» тов. О. Ю. Шмидт.

Всеми операциями в западном секторе Арктики руководил тов. Крестин, в восточном секторе — тов. Пошеманский. Сквозным рейсом кораблей, идущих с востока на запад, руководил С. Сатуров.

Победа полярников

Идея северо-восточного морского пути из Европы в Тихий океан зародилась еще в XVI веке. С тех пор интерес к этой великой трассе не угасал. Десятки экспедиций, снаряженных различными странами, пытались пробиться сквозь льды Полярного бассейна, но никому до последних лет не удавалось пройти Северным морским путем с запада на восток или с востока на запад в одну навигацию.

Овладесть полярной магистралью удалось только советской власти. Начало планомерному штурму Северного морского пути, идея освоения которого была выдвинута товарищем Сталиным, было положено блестящим походом ледокола «Сибиряков». В 1932 году «Сибиряков» прошел весь путь от Архангельска до Владивостока в одну навигацию. Через год от Ленинграда до Берингова прохода пошел «Челюскин», а в 1934 году ледокол «Литке» также в одну навигацию совершил исторический рейс от Владивостока до Мурманска.

В последние годы уже началась систематическая эксплуатация Северного морского пути, как регулярной морской линии. Эта морская магистраль является кратчайшей между портами Европы и Тихого океана. Путь от Ленинграда до Владивостока через Индийский океан равен 12.686 морских миль. Если плыть на Ленинград до Владивостока через Атлантический океан (Панамский канал), то расстояние составит 12.705 миль. Морская дорога от Ленинграда до Владивостока вдоль побережья Ледовитого океана — самое короткое — 8.385 миль; от Мурманска же до Владивостока путь еще короче — всего 6.185 миль.

За последние несколько лет проведена огромная работа по техническому обустройству Северного морского пути. На побережье и восточных Ледовитого океана построены десятки полярных станций, воздушные систематические наблюдения за льдами в течениях полярных морей, за метеорологическим режимом Арктики. За короткий период пять-шесть лет количество полярных станций возросло до двух-трех до 55. В наиболее важных пунктах побережья устроены авиационные базы. Во время летней навигации ледовую вахту на востоке и западе Арктики несут мощные ледовые ледоколы.

Все это, разумеется, немалое способствовало успеху исследований арктических навигации и в частности навигации 1936 года. Грузооборот северной морской трассы ежегодно растет. В этом году в поход отправилось почти вдвое больше кораблей.

чем в прошлом. Из портов Европы и востока на север вышли десятки грузовых судов.

Условия навигации в течениях пути были чрезвычайно сложными и разнообразными. В западной Арктике, особенно в течениях Карского моря, в северной части образовался огромный ледовый барьер, представлявший серьезную опасность.

В этой сложной и исключительно тяжелой обстановке проявились воля и умение ледовых капитанов, качества советского арктического флота. В атаку на лед были брошены все силы.

Несомненно, огромную роль сыграли и ледовые обитатели. Предоставляемые «Ермаком» и «Литке» морским силам броском пробивались сквозь льды Вилькицкого, перешагнув рубеж Восточной Арктики. Это решило судьбу навигации. Несмотря на крайне жесткие осенние сроки, все суда, участвовавшие в навигации, выполнили свое задание.

Очень удачно прошла Карская операция. В ней участвовали десятки иностранных пароходов. На других пароходах этого года следуют отплыть ледовые ледоколы «Гурган», совершающего в одну навигацию два очень трудных рейса в северной оконечности Земли Франца-Иосифа.

Итого полярной навигации 1936 года показательно, что регулярная эксплуатация Северного морского пути реализуется в условиях любого ледового режима. Грузовые операции на Севере будут расти в то же время. Бурный рост хозяйства Якутской республики, промышленный расцвет Колымского края, развитие всего побережья советской Арктики вызовет значительное увеличение перевозок уже в будущем году.

Но для того, чтобы полностью удовлетворить все нужды возросшего народного хозяйства Севера, требуется еще провести огромную работу по превращению Северного морского пути в образцовую морскую трассу. В будущем году полярная магистраль получит новые мощные ледоколы, которые строится по решению партии и правительства. Но одним ледоколом мало. Надо еще больше укрепить кадры наших главных полярников. Нужно предельно точно знать каждую пядь этого гигантского водного пути, оборудовать его радиомаяками, построить арктические порты.

С запада на восток

В течениях Арктики. Историческое значение имеет первый рейс ледокола «Литке» в восточном секторе Северного морского пути. В этот раз ледокол «Литке» прошел весь путь от Архангельска до Берингова прохода в одну навигацию. Через год от Ленинграда до Берингова прохода пошел «Челюскин», а в 1934 году ледокол «Литке» также в одну навигацию совершил исторический рейс от Владивостока до Мурманска.

В этой сложной и исключительно тяжелой обстановке проявились воля и умение ледовых капитанов, качества советского арктического флота. В атаку на лед были брошены все силы.

Несомненно, огромную роль сыграли и ледовые обитатели. Предоставляемые «Ермаком» и «Литке» морским силам броском пробивались сквозь льды Вилькицкого, перешагнув рубеж Восточной Арктики. Это решило судьбу навигации. Несмотря на крайне жесткие осенние сроки, все суда, участвовавшие в навигации, выполнили свое задание.

Итого полярной навигации 1936 года показательно, что регулярная эксплуатация Северного морского пути реализуется в условиях любого ледового режима. Грузовые операции на Севере будут расти в то же время. Бурный рост хозяйства Якутской республики, промышленный расцвет Колымского края, развитие всего побережья советской Арктики вызовет значительное увеличение перевозок уже в будущем году.

Но для того, чтобы полностью удовлетворить все нужды возросшего народного хозяйства Севера, требуется еще провести огромную работу по превращению Северного морского пути в образцовую морскую трассу. В будущем году полярная магистраль получит новые мощные ледоколы, которые строится по решению партии и правительства. Но одним ледоколом мало. Надо еще больше укрепить кадры наших главных полярников. Нужно предельно точно знать каждую пядь этого гигантского водного пути, оборудовать его радиомаяками, построить арктические порты.

Но для того, чтобы полностью удовлетворить все нужды возросшего народного хозяйства Севера, требуется еще провести огромную работу по превращению Северного морского пути в образцовую морскую трассу. В будущем году полярная магистраль получит новые мощные ледоколы, которые строится по решению партии и правительства. Но одним ледоколом мало. Надо еще больше укрепить кадры наших главных полярников. Нужно предельно точно знать каждую пядь этого гигантского водного пути, оборудовать его радиомаяками, построить арктические порты.

Наконец, мы получили распоряжение лидера западного сектора Арктики — ледокола «Ермак» двигаться дальше. Двинулись и очень скоро вместе с остальными судами застряли в тяжелых, десятилетиях льдах, вынудивших всю северо-восточную часть Карского моря. Огромные ледовые поля преграждали путь в восточную Вилькицкого. Исчерпав все возможности маневрирования и корабельных войск, мы пытались расчистить дорогу аэионалом. Попытки заканчивались десятками килограммов аэионала в лед. Раздавались канонады взрывов. Команда растапливала пистолеты обломки ледовых глыб. Мы забрасывали вперед ледовые якоря и потягивали с ними корабли. В итоге в восточном журнале появилась запись:

«За четырехчасовую вахту продвинулись вперед на половину корпуса корабля». В течение нескольких суток мы дрались буквально за каждый метр пути. А затем легким вздохом Ледовитого океана все наши многочисленные работы свелись к нулю, и мы снова оказались на исходных позициях. Но люди не сдавались, люди вновь и вновь атаковали ледовую трассу, неукротимо ломались вперед и, наконец, пробившись к проливу Вилькицкого.

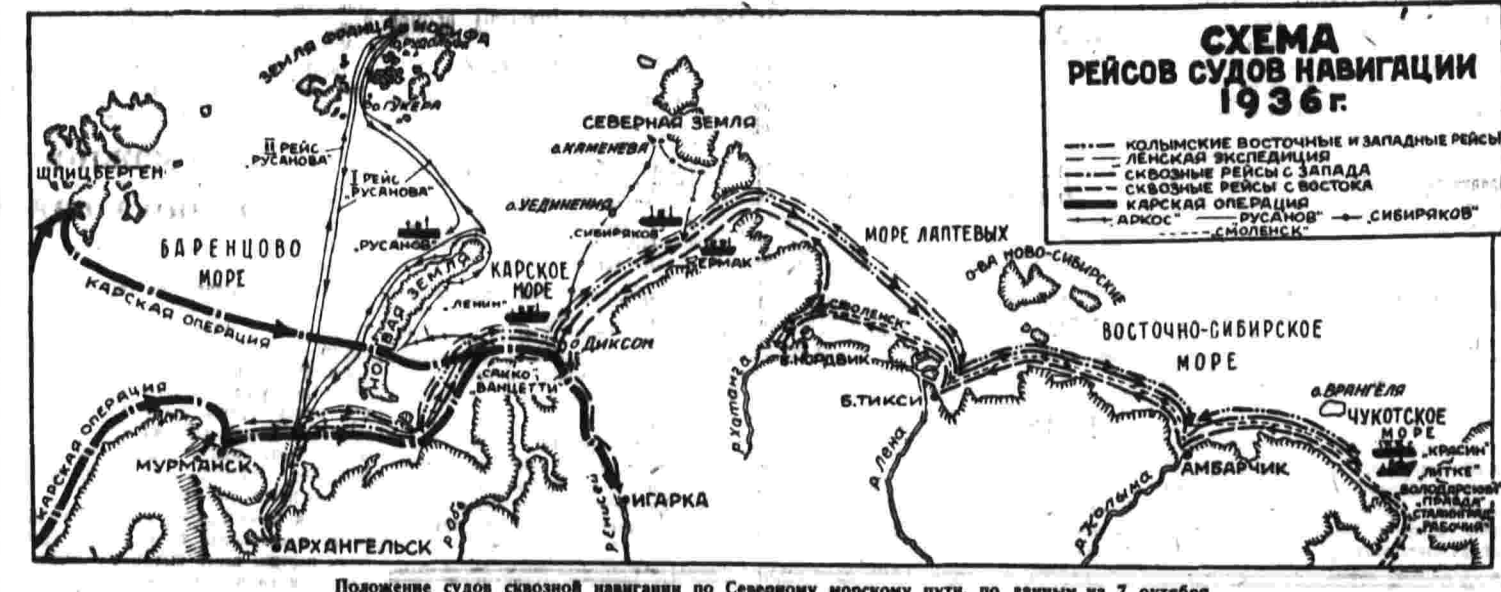
Но на чистую воду мы попали уже на исходе арктической осени. Времени поднее, а нам еще нужно зайти в устья Лены и Колымы, слать там грузы. У каждого из участников похода возникла одна и та же мысль: успеем или не успеем? Если не успеем, — значит, придется зимовать. А кому же хочется зимовать и не выполнять порученное дело?

Так шли вперед, 18 сентября прибыли в бухту Тикси. Быстрым темпом выгружались и принялись в три часа парадом уходить.

23 сентября мы добрались уже до устья Колымы. Здесь все разгрузочные работы заняли у нас лишь два дня. А когда мы снова вышли в море, то уже увидели грозные приливы ледяной ватной массы. Попел снег, начала крутиться пурга, наступил мороз. На море появилось сало, начал образовываться лед, внешне очень красивый, так называемый «блестящий» лед.

Напрягая все силы, мы успели уйти от ледяной массы. 5 октября «Сталинград» прошел Берингов пролив.

Арктика осталась позади.
Капитан А. МЕЛЕХОВ.
Пароход «Сталинград».
(Передано по радио).



Положение судов сквозной навигации по Северному морскому пути, по данным на 7 октября.

Академик О. Ю. ШМИДТ

Начальник Главного управления Северного морского пути

Полярная магистраль

Арктическая навигация 1936 года закончилась. Последние корабли выходят из льдов. Несмотря на исключительно тяжелые ледовые условия этого года, ни одно судно не заминировало. Но успех полярной навигации не дает повода к успокоению и зазнаванию.

Было бы очень вредно, если бы мы заняли о полном освоении Севера. На самом деле впереди еще много упорной работы. Маленький пример, взятый из опыта навигации текущего года, показывает это с предельной наглядностью. Ежегодно мы пересаживаем карты всех морей Ледовитого океана и дополняем их новыми промерами. Если сравнить карту северной части Карского моря, датированную шесть лет назад, с последней названной, то кажется, что перед нами два различных моря. Безымянные пятна заполнились глубинами, открытыми островами. Вместо робкого пунктира — ясная обрисовка берегов.

За истекшие годы проделана огромная исследовательская работа. Наши экспедиции открыли острова Визе, Ушакова, Арктического института, «Известий» и другие. Ледовый остров Уединения оказался на самом деле (после обследования, проведенного пароходом «Челюскин» в 1933 году) расположенным на 100 километров западнее, чем считалось прежде. Ледокольный пароход «Седов» отплыл западные берега Северной Земли. Первый лыжник Севера Северная Земля. Первый лыжник Севера Северная Земля. Первый лыжник Севера Северная Земля.

И все же, когда в этом году ледовые условия заставили караваны судов идти не применявшихся ранее курсом — через архипелаг Норденшельда, мы оказались в странном положении. Перед ледоколом встал на море остров, не обозначенный на карте. Мы вошли в архипелаг как-то неожиданно, и до сих пор не знаем, каким именем. Настоящая истинная оказалась старая

карта архипелага, сделанная еще в начале столетия.

Из этого примера ясно, что нам необходимо как можно скорее новейшими научными методами изучить каждую квадратную милю Ледовитого океана, дать новые, совершенно надежные карты, годные для мореплавания. В частности в отношении упомянутого архипелага Норденшельда мы эту работу проводим немедленно. Я предлагаю «Седову», на борт которого находилась группа специалистов во главе с начальником гидрографического отдела Главсевморпути тов. Орасовым, изучить малознанные острова и проливы архипелага. «Седов» задачу выполнил, а для уточнения положений архипелага оставил на зимовку гидрографическое судно «Торос» с научной партией.

Но как нам составить точную морскую карту, все же это лишь половина задачи. Надо еще помочь судам ориентироваться в море, донести до моря, все, что мы знаем о местонахождении в море. Для этого на берег воздвигаются различные маяки, навигационные знаки, а в наиболее важных пунктах ставятся маяки. Кроме того, современная техника обладает более совершенным средством ориентировки. Это — радио. Судно, снабженное специальным прибором — радиопередатчиком, легко и быстро может определить направление, по которому от него расположились радиостанции. Идея вокруг себя несколько радиостанций, судно может по этим направлениям (маякам) точно установить свое место. Задача облегчается еще больше, если на берегу имеются радиомаяки, посылающие сигналы. Судно, принимая такой сигнал, автоматически узнает свою точку в море.

Автоматический Главсевморпути уже достаточна для надежной и быстрой связи, что подтвердилось на опыте навигации этого года и во время перелетов Гео-

роис Советского Союза Чкалова, Молокова, Леваневского, Водопьянова. Но радионавигация пока еще мала. Потребуются еще около трех лет интенсивной работы, чтобы закончить исследование Северного морского пути, обставить его знаками, маяками и прочим навигационным оборудованием. Это — наша ближайшая задача.

Всякая морская трасса должна иметь порты, базы угля и пресной воды. Героическая работа полярных станций и ледоколов широко известна в нашей стране. Но не только они обеспечивают успех арктической навигации. Он зависит также от качества и количества судов, выполняющих и перевозочных планов погрузки и разгрузки. Грузооборот Севера растет со скоростью быстроты. Но мы очень сильно отстали в портобстроении. Выгрузка близ устья Колымы, а также соляных копей Норильска, происходит откатом. Механизация заставит суда становиться на рейде, вдали от порта. Баржи и катера работают на океанской льдине, совершают переходы по льду — шесть километров к закемпованным пароходам. Это сильно отражается на темпах разгрузки.

Между тем северная навигация короткая. Завезти груз не только день, но и час. Поэтому грузчики и команды судов работают круглые сутки. В эту тяжелую работу добровольно включаются весь научный состав экспедиций. Все же выгрузка иногда запаздывает. Решенье суда, пришедшего к грузам в устье реки, иногда вынуждено отложить обитание до окончания выгрузки морских пароходов, чтобы не быть задержанным ледовыми глыбами в узких проливах.

Сотни грузчиков ежегодно приезжают к портовым и устьям рек для разгрузки судов, а затем возвращаются обратно. Это удорожает работу и создает трудности, как для самих работников, так и для судов. Наша задача — максимально механизиро-

вать выгрузку. Звучит парадоксально, но на Севере порты должны быть более механизированы, чем на Юге, ибо на Севере людей пока слишком мало.

Скоро заканчивается строительство отличного полярного порта на острове Диксон. Рядом с Диксоном мы выбрали небольшую скалистую островок — Коус. Многочисленными баржами его поверхность выравнена. Там установлена причальная линия длиной в 60 метров. Она сделана из деревянных рам, сколоченных на Игарке и привезенных на Диксон в готовом виде. Рядом с островом Коусом покрываются скалистой платформой, служащей основанием для большого угольного склада. Здесь будут установлены перевалочные краны для механизированной погрузки. Начать также строительство порта в бухте Тикси (близ устья Лены) и в бухте Провидения. Особенно нужен порт в устье Колымы, грузооборот которой увеличивается с каждым годом параллельно бурному росту промышленности Колымского края.

Огромную работу мы испытываем в баржах и катерах, необходимых для разгрузки морских судов. Мы хотим бы превратить любой северный порт, например Тикси, в порт со своим большим и малым флотом, с постоянным населением, ремонтными мастерскими, со своим постоянным кадрами.

Наши ледоколы заслужили своей работой большую славу. Каждый полярник в нашей стране знает о пароходах «Седов», «Сибиряков», «Ермак», «Литке», «Салто», «Малыгин», «Русанов». В эту навигацию ледоколы работали на пределе своей мощи. Состоявшиеся в 1934 году решение партии и правительства о постройке новых морских судов явилось актом величайшей прозорливости и глубокого предвидения быстрого развития нашего ледового плавания. Уже в будущем году плаванию ледокольного флота было бы трудно обеспечить перевозку всех грузов, представляемых нам различными хозяйственными организациями, и прежде всего, самой системой Главсевморпути.

Новые ледоколы начнут вступать в строй с будущего года. Тогда мы будем технически вооружены для успешной и ускоренной перевозки по Северному морскому пути. В отличие от современных кораблей это будут ледоколы советской конструкции, со-

зданные на советских заводах с учетом достижений всей новейшей техники.

Северный морской путь оказался могучим стимулом для развития Северной Азии. Без морского пути огромный край не мог бы приступить к развитию своих производственных сил. Подвоза морем грузов к устьям рек, мы впервые создали реценную магистраль на северных реках. Вслед за Обью и Енисеем создан речной флот на Северной Двине, Колыме и Пасине. В этом году на севере Якутия состоялась замечательная практика: на Яну в Игарку привезли первые речные пароходы. Глобальный край впервые в истории получил речной транспорт. Действенная тайга Яны и Игарки впервые услышала гул пароходов. Грузно переосмыслили значение этого факта для населения далекой окраины, где раньше жители были вынуждены вести охотничьи промыслы и продукты питания за тысячу километров на собаках и оленях.

Верфи Главсевморпути не успевают строить суда для быстрорастущего речного флота. На помощь судам приходят самолеты. На Енисее грузы в течение зимы — двух суток перебрасываются самолетом на Красноярск и Игарку; доставляя пароходам ледовые сани. Стараниями летчиков Молокова, Галанина, Алексеева проложены зимние воздушные линии на севере Лены и на реке Хатанге. Путь на Тикси в Иркутск вместо недавних двух месяцев совершается в несколько дней.

Надо видеть своими глазами радость чукчи, якута, тунгуса или эвенка, когда к ним впервые в далекие поселения заходят наши самолеты. Для местного населения самолет давно перестал быть «шайтан арыом» — четвертой телегой. Теперь каждый житель тайги или побережья Ледовитого океана понимает и ценит самолет. Он знает, что за первыми завоевателями — полетами — последуют организации регулярных линий для перевозки людей, почты, газет, для переброски врач за сотни километров в уединенный поселок.

Своеобразие Севера ярко сказывается на грузовых перевозках при помощи самолетов. В условиях таежного и тундрного бездорожья самолет оказался самым быстрым и относительно самым дешевым средством перевозки не только людей, но и грузов. Ярким примером этого является блестящая



Капитан В. И. Воронин

С КАРАВАНОМ «ЛИТКЕ»

(Из дневника участника похода).

4 сентября. Лед. Туманы. Дует холодный норд-вест. До мыса Челюскина осталось всего лишь сорок. Караван «Литке» идет в гору пролива Вилькицкого.

А лишь несколько дней назад мы стояли далеко отсюда, крепко зажатые льдами. Впереди таялись бесконечные ледяные поля. И вдруг 1 сентября подул слабый восточный ветер.

Постепенно окрепнув, ветер достиг силы в шесть баллов. И вот перед нами у берегов загорелась полоса воды. Штурманы затеяли сходить за горючим. Но капитанскому мостику «Литке» возбудило командир Гавсесморпути О. Ю. Шмидт.

Береговой прилив оторвало; лед, топиный жеманом ветром, пошел на запад. «Литке» дал пять протяжных гудков. Это был сигнал — готовит машину.

6 сентября. Самолет! Самолет! — закричали на корабле «Литке». Впереди уже виднелась макушка северной на материке радиостанции мыса Челюскина. Часть судов думалась к аэропорту мысу, дрейфуя вместе со льдом со скоростью отной мили в час. Но вот дрейф замедлился. Началось новое сжатие льдов. Тогда мы приступили к взрывным работам.

Самолет, который показался над нами, был летательным аппаратом Молокова.

Молоков сообщил Шмидту, что лед в море Лаптевых сильно прижат к берегам. В проливе Вилькицкого надо пробиваться на север, там есть полынья — дорога в чистой воде. Через час после полета Молокова над местом дрейфа судов показался самолет Алексеева, который подтвердил доверие Молокова.

22 сентября. Преодолены последние льды Чукотского моря. Караван полным ходом плет по чистой воде к мысу Дежнева. У руля «Анадыря» стоит Кабаненко, молодой матрос. Крупными хлопьями валит снег.

— Никого в пурге не видно, — говорю я рулевому.

И действительно, снегопад похитил у нас всю колонну.

— Никого не видно, зато чистая вода. Вопрос решен в пользу социализма! — улыбаясь, отвечает Кабаненко. Его лицо красно от ветра и мороза от снега. Моржк издается в компас, чтобы держать сухо на правильном курсе.

МАКС ЗИНЕР

Ледокол «Литке». (Передано по радио).

перевозка на самолетах 750 тонн различного груза для Таймырского металлургического комбината в Таймырском округе.

Основой успеха Героев Советского Союза и других заслуженных северных летчиков, полярных пилотов успешно преодолевающих пустынные тысячелетние пространства Севера. Растет протяженность авиалиний. Но, наряду с этим, мы, к сожалению, все еще отстаем в оборудовании наших воздушных станций. На Севере, где условия и без того достаточно суровые, особенно нужны для летчиков и пассажиров тепло, уют, хороший стол, книги, культурную обстановку.

Мы высоко ценим героизм советских летчиков, для которых самолет является иногда единственным жильем на стопах. Летчики вынуждены согреться для машины маслом, тратить свои силы не столько на полет в трудных условиях, сколько на самый запуск мотора при этом морозе. Задача ближайших лет является (по мнению расширения зоны полетов) оборудование северных воздушных линий, приведение их к культурное состояние, достойное Советского Союза. По Енисейской линии реконструкция уже значительно подвинулась вперед. Авиастанция Дудинки и Подкаменная Тунгуска вызовут полное удовлетворение пассажиров.

Нынешний тяжелый ледовый год еще раз подтвердил исключительное значение воздушной разведки. Блестящим финишем полярной навигации 1936 года мы тем самым обязали летчиков Молокова, Алексеева, Кошова, Черепищу, Каминскому и другим. Опыт показал, что ледовая разведка самолетом должна опираться не на корабль, могущий полетать сравнительно небольшой, маломощный самолет, но на береговые летные базы. Такие базы уже созданы на Диксоне, Таймыре, на реке Лене. Нама промышленность приступает и освоению больших арктических самолетов для дальних рейсов по Ледовитому океану.

Водный транспорт, авиация, радиосвязь являются технической основой для быстрого хозяйственного и культурного развития Советского Севера.

Берингово море. Ледокол «Литке». (Передано по радио).

